

UN INTENDANT DE LA MARINE À BREST :

GILLES HOCQUART

(1749-1765)

PAR

LOUIS LE ROC'H-MORGÈRE

maître ès lettres

AVANT-PROPOS

L'administration des intendants de la Marine au XVIII^e siècle n'a guère été étudiée. Plusieurs facteurs concourent à faire de Gilles Hocquart l'une des figures les plus marquantes d'entre eux : la durée de ses fonctions qu'il exerça pendant seize ans à Brest, après vingt années passées en Nouvelle-France ; l'importance du port militaire de Brest et les circonstances de la guerre de Sept Ans à l'époque de son intendance ; et, en dernier lieu, le fait qu'il achève sa carrière au moment même où prend fin le régime de l'ordonnance du 15 avril 1689.

SOURCES

La partie la plus riche de la documentation réside dans les lettres de Gilles Hocquart, enregistrées à Brest et conservées dans les Archives du port (Archives de la II^e Région maritime, 1 E 504-513 surtout) ; les lacunes ne sont que médiocrement comblées par la sous-série B³ des Archives de la Marine antérieures à la Révolution déposées aux Archives nationales. La correspondance des ministres peut être consultée à Brest (1 E 132-163), mais plus fructueusement dans la sous-série B² des Archives nationales.

Ces sources fondamentales trouvent un complément, aux Archives du port de Brest, dans la correspondance du commandant de la Marine avec le ministre (1 A) et dans les volumes d'enregistrement du contrôle (1 L).

Aux Archives nationales, les séries et sous-séries suivantes ont été utilisées avec profit : Marine B¹ (travail du roi et du ministre), B⁵ (armements), B⁶ (galères), C⁷ (dossiers personnels), G (mémoires) et tout particulièrement

B⁴ (campagnes). Par ailleurs, dans le même dépôt, les archives des Colonies se sont parfois révélées intéressantes (B⁵, C⁸ A, C⁹ A, C¹¹ A-B). Signalons enfin, pour l'étude du personnage, son testament aux Archives de Paris (DC⁶ 277) et son inventaire après décès conservé au Minutier central des notaires parisiens (II, 519).

Ces sources ont été complétées par divers documents et pièces originales du Cabinet des Manuscrits de la Bibliothèque nationale et du Service historique de la Marine.

INTRODUCTION

Famille noble, d'origine champenoise et remontant au XV^e siècle, les Hocquart se scindèrent en deux branches principales. L'une continua d'exercer d'assez modestes charges de justice ou d'administration fiscale ; l'autre, grâce à son alliance avec Colbert, connut un rapide essor : elle donna deux intendants de la Marine, un chef d'escadre, un trésorier général de l'artillerie et un fermier général, et s'unit à la haute noblesse.

Fils d'un intendant de la Marine, Gilles Hocquart (18 juillet 1695-15 avril 1783) reçut un brevet d'écrivain en 1706, fut petit commissaire, contrôleur à Rochefort (1724), puis ordonnateur et intendant de la Nouvelle-France où son administration fut éclairée (1729-1748) ; intendant de la Marine au port de Brest en 1749, il épousa une demoiselle de Calan, de bonne noblesse bretonne mais de peu de fortune (1750) ; il devint conseiller d'État en 1753 ; il se retira de l'intendance de Brest en 1765, avec le titre et les appointements d'intendant de la Marine ayant l'inspection générale des classes.

Les pouvoirs de l'intendant n'étaient pas tous réglés par l'ordonnance du 15 avril 1689 ; par conséquent, certaines attributions (internements, scellés) donnaient lieu à discussions ou à interprétations. Dès qu'il outrepassait le cadre de l'ordonnance, l'intendant devait soumettre ses décisions à l'approbation du ministre.

PREMIÈRE PARTIE

L'AVANT-GUERRE (1749-1754)

CHAPITRE PREMIER

LE PORT DE BREST EN 1749 ET L'ARRIVÉE DE GILLES HOCQUART

Dès son arrivée à Brest, en 1749, Hocquart remit de l'ordre dans les bureaux, dans les constructions navales et dans les radoub ; il s'intéressa aux

bois canadiens et pyrénéens ; il préconisa la définition rigoureuse des meilleures techniques à mettre en œuvre par l'arsenal ; il encouragea les débuts de la Société du dictionnaire de Marine ; il essaya, enfin, d'appliquer dans le service l'économie la plus efficace. Le port connut alors un élan nouveau, aidé de la chiourme dont on faisait la première expérience.

CHAPITRE II

LES FONDS

Toujours inférieurs aux propositions de Hocquart, les fonds connurent toutefois un accroissement considérable de 1749 à 1751 ; les crédits de 1750 s'élevèrent à environ quatre millions et demi de livres. Mais, à partir de 1752, l'arriéré des dettes de la dernière guerre imposa de les réduire. Le manque d'espèces et la lenteur des remises par les trésoriers généraux embrouillaient la situation financière. Le paiement par rescription à long terme aggravait l'insuffisance des fonds. Plus que le mode de répartition des fonds dans le port, c'est le mode de distribution qui semble avoir été néfaste.

CHAPITRE III

L'EMPLOI

L'emploi est déterminé par les fonds ; il connaît donc un maximum en 1750-1751 pour décliner ensuite (de 40 % entre 1750 et 1754). Les retards de paiement, puis les licenciements, provoquèrent des manifestations de femmes. La misère semble avoir été réelle ; la basse Bretagne, où la condition des journaliers agricoles était dramatique, paraît avoir été incapable d'employer cette main-d'œuvre congédiée.

CHAPITRE IV

LES APPROVISIONNEMENTS

Les bois de construction venaient des bassins de la Loire et de la Seine et surtout du « Nord » (Norvège, pays de la Baltique, Rhénanie) ; la recherche d'exploitations dans les Pyrénées n'aboutit pas ; l'emploi des bois canadiens fut abandonné. Les chanvres bretons restaient très secondaires par rapport à ceux de Riga. Les fers du Berry subissaient la concurrence de ceux de Hollande. En dehors du charbon britannique, le charbon français n'était utilisé, en faible quantité, que par la volonté du pouvoir royal qui entendait protéger la production nationale. Les ancres provenaient du Berry et du Nivernais, et les canons, en nombre insuffisant, de l'Angoumois. La seule industrie locale était une fabrique de toiles à voiles. Les vivres arrivaient

de Bordeaux, de Rochefort, de Normandie, voire d'Irlande et d'Angleterre ; la Bretagne produisait peu pour la Marine et traversait d'ailleurs une crise frumentaire sans précédent (1752-1753). Le port de Brest était donc extrêmement dépendant de ses relations maritimes.

CHAPITRE V

LES CONSTRUCTIONS ET RADOUBS

Dans le domaine des constructions et des radoubs, le port réalisa un effort important mais bientôt entravé par le problème des fonds : amélioration des techniques, construction de dix-sept vaisseaux et de six frégates (sur les cinquante bâtiments neufs de ces types que comptait alors la Marine), ainsi que de deux galères, opération inutile mais imposée par Versailles. En 1754, les frégates étaient toutes en état mais sur trente-deux vaisseaux, dix nécessitaient un radoub sérieux. Par l'importance de ses constructions comme de sa flotte, Brest est alors le premier port militaire français, point d'appui de la défense atlantique.

CHAPITRE VI

LES ARMEMENTS

Les armements furent menés assez activement, surtout à destination de l'Amérique ; quelques-uns cependant furent prévus en direction de l'Océan Indien et de la côte de Guinée. On forma aussi des escadres d'importance variable pour exercer les jeunes officiers.

CHAPITRE VII

LES TRAVAUX MARITIMES

Parmi les principaux travaux maritimes, il faut relever l'édification du bagne (1750), l'excavation des trois formes de Pontaniou, achevées au début de la guerre, l'achat et l'aménagement des hôtels du commandant de la Marine et des gardes de la Marine ; l'ouvrage des casernes, en revanche, fut vite interrompu. Tous ces travaux furent dirigés par Choquet de Lindu.

CHAPITRE VIII

LA MARINE ET LA SCIENCE

L'Académie de Marine fut créée par le règlement du roi du 30 juillet 1752. Son activité fut inégale et Versailles lui interdit les relations avec l'étranger. Par ailleurs, certains officiers conféraient un caractère scien-

tifique à leurs campagnes. Le corps des officiers de Marine restait divisé à propos de l'intérêt de la science, mais les constructeurs navals n'en durent pas moins se pénétrer de théorie.

CHAPITRE IX

LES RELATIONS AVEC LA VILLE

La Marine reçut un banc dans l'église Saint-Louis en retour de l'aide apportée à sa construction ; les officiers manifestaient peu d'empressement à devenir marguillier d'honneur. Les restrictions de l'activité de l'arsenal eurent des conséquences sociales graves (banditisme). Pendant la disette, la Marine fournit à la ville des secours en blé. Les réjouissances ordonnées par le roi procuraient à la ville et à la Marine leur unique occasion de se réunir.

DEUXIÈME PARTIE

VERS LA GUERRE : L'ANNÉE 1755

CHAPITRE PREMIER

LES ANGLAIS, DE LA PRÉMONITION À L'OBSESSION

Alerté par des manœuvres suspectes, Hocquart fit part, dès février 1754, de ses inquiétudes à l'égard des Anglais ; il prévint alors de nombreuses mesures de protection ; les « nouvelles de la mer » confirmaient ses craintes, mais Rouillé n'en tint aucun cas ; quand, au printemps de 1755, la Cour considéra sérieusement les événements, il était un peu tard : les hostilités commencèrent en juin. Les premières captures de bâtiments marchands français eurent lieu en août. Le cabotage périclita.

CHAPITRE II

BATTERIES, DÉFENSE DES CÔTES ET DU PORT

Les mesures prises par Hocquart consistèrent en réparation des batteries, exercices des milices garde-côtes, réorganisation des apprentis-canonnières et même ordre de combat à tenir en cas d'entrée des Britanniques dans la rade.

CHAPITRE III

UNE NOUVELLE DONNÉE : LA RARÉFACTION DES GENS DE MER

Tandis que, sans aucune déclaration de guerre, les Britanniques s'emparaient des équipages français à la mer et les entassaient dans de mauvaises prisons, Versailles garda une attitude hésitante. La ruine des classes remonte en partie à cet épisode.

CHAPITRE IV

LES FONDS

L'armement des escadres de Du Bois de la Motte et de Macnemara et l'imminence de la guerre nécessitèrent un net accroissement des fonds. L'expédition des escadres coûta, en particulier, plus de cinq millions de livres.

CHAPITRE V

L'EMPLOI

L'emploi connut une reprise brutale. Il fallut faire appel à des ouvriers en provenance de toute la province dont les ressources s'épuisèrent vite, puis en recruter à Dunkerque, Calais et Bayonne. Pour les quatre premiers mois de 1755, la dépense en journées d'ouvriers s'éleva à un million deux cent mille livres, somme qui excédait les crédits annuels des exercices d'avant la guerre.

CHAPITRE VI

LES APPROVISIONNEMENTS

Considérables, parfois jusqu'à la surabondance, les approvisionnement se répartissaient inégalement selon les secteurs. L'insuffisance de fabrication de canons représentait l'un des problèmes les plus préoccupants. Il fallut faire appel aux ressortissants des États neutres, aux Hollandais surtout, pour assurer les transports qui ne pouvaient pas être effectués par voie de terre.

CHAPITRE VII

LES CONSTRUCTIONS ET RADOUBS

L'activité des constructions reprit avec vivacité, avec la mise en chantier de trois vaisseaux de soixante-quatorze canons et de quatre vaisseaux de soixante-quatre canons. Pour les bâtiments de moindre force, il fallut décon-

centrer les constructions et en confier l'entreprise à Bayonne, à Nantes et au Havre. Les constructeurs du roi dirigèrent également les travaux lancés par la Compagnie des Indes et contrôlèrent certaines initiatives privées.

CHAPITRE VIII

LES ARMEMENTS

Les armements consistèrent surtout à expédier l'escadre de Du Bois de la Motte avec un convoi en direction du Canada et à former une seconde escadre destinée à escorter la précédente jusqu'à quelque distance des côtes. On arma l'escadre de Périer et celle de Conflans qui ne sortit pas.

TROISIÈME PARTIE

L'EFFORT DE GUERRE (1756-1759)

CHAPITRE PREMIER

LES FONDS

Les dépenses furent très fortes (plus de cinq millions et demi de livres en 1756) et outrepassèrent les fonds alloués, ce qui alourdit la dette (plus de vingt millions en 1758). L'encaisse insuffisante pour servir de fonds de roulement, la rareté des espèces, la lenteur des remises et les rescriptions amenèrent à contracter des emprunts sur place, pour régulariser artificiellement le financement. En dépit des efforts de Machault ou de Moras, la question resta grave. En 1758, on diminua les créances des fournisseurs. Grâce à quelques économies de détail et à quelques bons principes de gestion, Berryer rassembla assez de fonds pour tenter un dernier effort (budget de sept millions à Brest). Les finances s'effondrèrent ensuite.

CHAPITRE II

L'EMPLOI

Malgré la croissance de l'emploi, la situation se détériora très vite : dès 1756 eurent lieu quelques « mutineries », causées par les retards de paiement ; ces manifestations se multiplièrent en 1758. La Marine devait onze mois de salaires aux ouvriers qu'elle employait.

CHAPITRE III

LES APPROVISIONNEMENTS

Durant les années 1756, 1757 et 1758, on fit de très forts approvisionnement ; il fallut accroître les importations, en raison de la faiblesse industrielle du royaume. La principale difficulté ne fut pas d'acheter – il ne s'agissait pas encore de parfaire les paiements – mais de faire venir les fournitures. Les neutres gardèrent donc leur rôle essentiel : à côté des Hollandais, les Espagnols prirent une part active au trafic. Les deux problèmes les plus préoccupants portèrent sur l'approvisionnement en vivres et sur la production de canons.

CHAPITRE IV

LES CONSTRUCTIONS ET RADOUBS

La concurrence des armements ralentit les constructions et les radoub ; la main-d'œuvre fut plutôt employée pour les travaux d'entretien. Par ailleurs, le bois manqua de bonne heure ; les arrivages étaient lents et irréguliers. On entreprit la construction ou la refonte d'une dizaine de vaisseaux ; on acheva surtout les bâtiments commencés dans l'avant-guerre ; quelques-uns des nouveaux vaisseaux ne furent lancés que sous Choiseul. Pour pallier le défaut de bâtiments légers (corvettes) ou de transport, on préféra affréter ou acheter des navires marchands.

CHAPITRE V

LES ARMEMENTS

En 1756, le port de Brest arma cinq escadres ou divisions pour l'Amérique ou pour les Indes. Aucun résultat ne suivit la préparation de l'escadre de Conflans qui attira l'attention ennemie pendant qu'à Toulon, on se disposait à attaquer Minorque. En 1757, l'armement principal fut celui de Du Bois de la Motte pour Louisbourg ; l'escadre de Conflans, réarmée, resta inutilement en rade. En 1758, on expédia aux Îles l'escadre de Bompar et à Louisbourg la division de Beaussier qui fut détruite dans la prise de cette place. En 1759, Conflans prit enfin la mer, en vue d'un éventuel débarquement en Écosse, mais sans même atteindre le Morbihan où se trouvait le convoi qu'il devait escorter. La bataille des Cardinaux suspendit alors les opérations de guerre.

CHAPITRE VI

LA DÉFENSE DES CÔTES

La concurrence du département de la Guerre et de celui de la Marine, envenimée par l'attitude du commandant de la Marine envers le commandant général de la province, D'Aiguillon (ami de Hocquart), le manque de personnel et le défaut de fonds firent perdre à la Marine le détail des batteries. Les Anglais, cependant, demeuraient menaçants.

CHAPITRE VII

L'ÉPIDÉMIE DE 1757

Rapportée par l'escadre de Louisbourg, en novembre 1757, l'épidémie déjoua, par sa gravité, toutes les précautions mises en place par Hocquart ; gagnant la population urbaine, elle se transforma en réelle catastrophe ; au début de 1758, elle ralentit l'activité de l'arsenal. Le comportement de la municipalité contrasta avec l'attitude décidée et charitable de Hocquart qui prit des mesures en faveur des matelots et de la médecine navale.

QUATRIÈME PARTIE

LA GUERRE PASSIVE ET LES DÉBUTS DE LA REPRISE (1760-1765)

CHAPITRE PREMIER

LES FONDS

En 1760, les caisses étaient presque vides et le budget ordinaire de la Marine réduit à un peu plus de neuf millions. Retranchant autant de dépenses qu'il le put, Berryer eut le mérite de rattraper le dramatique retard dont souffrait le paiement des salaires des ouvriers. Le budget de 1761 fut à peine supérieur. La situation ne s'améliora que sous Choiseul mais le redressement fut lent : le port de Brest ne retrouva un budget de quatre millions qu'en 1764.

CHAPITRE II

L'EMPLOI

Les économies préconisées par Berryer frappèrent surtout l'emploi dans l'arsenal ; son ministère s'illustra par la volonté soutenue, et imposée à l'indendant, de réformer le plus grand nombre d'ouvriers possible. A partir de

1762, l'activité du port s'accrut légèrement, mais à la fin de l'intendance de Hocquart, l'emploi n'avait pas retrouvé son niveau de 1750 ou de 1751.

CHAPITRE III

LES APPROVISIONNEMENTS

Presque suspendus sous Berryer qui avait même décidé de vendre du matériel pour éviter de le garder en pure perte, faute de moyens de s'en servir, les approvisionnements reprirent une certaine importance dès 1762, mais encore assez timidement. Le pouvoir central soutenait toujours par préférence les produits du royaume, mais sans pouvoir empêcher l'achat de munitions du Nord. Une nouveauté est à relever : en 1764, le port reçut des mâts des Pyrénées dont Hocquart avait prôné l'emploi dès 1749.

CHAPITRE IV

LES CONSTRUCTIONS ET RADOUBS

Grâce aux dons de vaisseaux consentis par les États, il fut possible de lancer de nouvelles constructions à peu de frais, avant même que les finances ne fussent rétablies. Ces constructions furent souvent inspectées, à la demande des États, par un officier d'épée. Le problème consista à trouver des bois de bonne qualité, les stocks s'étant détériorés pendant la guerre. Les constructions sont donc propres au ministère de Choiseul.

CHAPITRE V

LES ARMEMENTS

En 1760, aucuns fonds ne se trouvèrent disponibles pour les armements. L'année suivante, les fonds courants servirent à supporter l'expédition de l'escadre de Blénac à Saint-Domingue, alors que l'armement de D'Aiguillon, prévu pour reprendre Belle-Ile, était abandonné. En 1762, le port reçut les bâtiments qui s'étaient enfermés dans la Vilaine en 1759. Ce renfort permettait d'envisager quelques opérations mais un projet de campagne au Brésil tomba également à l'abandon. Au cours des années suivantes, il fut surtout question d'expédier des vaisseaux aux colonies qui revenaient au roi.

CONCLUSION

La défaite française à l'issue de la guerre de Sept Ans a été très fréquemment expliquée, entre autres causes, par la querelle des corps d'épée et de plume. Si le problème paraît presque courant aux colonies, il est inexistant

dans la vie du port de Brest, de 1748 à 1765 tout du moins. Hocquart ne cultivait pas les mesquineries. Certes, quelques affaires ont pu opposer des officiers appartenant à chacun des deux corps, telle celle de Moufle d'Angerville et de De Grasse, mais il ne s'agit toujours que de querelles de personnes.

Il faudrait plutôt chercher la cause de la défaite dans la supériorité de la Marine britannique, dans l'insuffisante politique financière, dans les erreurs stratégiques de la Cour, dans la relative médiocrité des officiers d'épée et dans l'excessive faiblesse, tenant à sa dépendance économique, du premier port militaire français.

PIÈCES JUSTIFICATIVES

Commission d'intendant de Gilles Hocquart. — Inventaire de sa bibliothèque.

ANNEXES

Mouvements du port de Brest en 1749.



